

TESIS
608

**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE SOCIOLOGIA**

**Tesis: Identidad y Representatividad Sindical.
Relaciones Laborales en el Sector de Transporte Automotor**
Carla N. Barbuto



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

Profesor Consejero: *Dr. Raúl Bisio*
Fecha: Noviembre de 1997

*Agradezco al Dr. Raúl Bisio por
los consejos que me brindó cuando
esta realidad era únicamente una
ilusión.*

*A mi familia por su compañía
permanente.*



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

INDICE GENERAL

	Página
Introducción	3
Primera parte: Planteo de la situación sustantiva	
Capítulo I: Abordaje del contexto histórico	8
Capítulo II: Un acercamiento a las condiciones de vida y trabajo de los choferes del transporte automotor de pasajeros	24
Segunda parte: Abordaje de la problemática concreta	
Capítulo III: Encuadre teórico - metodológico	31
Capítulo IV: Abordaje de la problemática a través de las entrevistas realizadas	53
Síntesis y Comentarios finales	83
Tercera parte: Anexo metodológico	89
Bibliografía	108

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

INTRODUCCIÓN

“Nos preguntamos si, en un universo de señales y sentidos contradictorios, no es posible promover una representación comunicativa, fundada en una relación social que cree las condiciones para que se produzcan procesos cooperativos de interpretación de identidades que culminen en mecanismos de coordinación para la acción expresados por la representación sindical...”

Ana María Catalano.

El tema que nos interesa profundizar es el de las relaciones que pudieron llegar a darse entre un sindicato en particular y el grupo de trabajadores afiliados a él. Estas relaciones serán abordada a partir de una red conceptual compuesta por la idea de **identidad, representatividad y acción colectiva.**

Tomaré como sindicato a estudiar a la **Unión Tranviarios Automotor**, el cual fue fundado en el año 1948, porque consideramos que su accionar fue decisivo en el período de análisis establecido ya que, así como los propios miembros del sindicato lo reconocen, las diferentes medidas de fuerza convocadas por la Confederación General del Trabajo (C.G.T.) debieron una parte de su “éxito” a la adhesión de este sindicato por ser ellos quienes posibilitaban (o no) que los trabajadores concurren a los lugares de trabajo.

Por supuesto no dejamos de lado las acciones impulsadas por el propio sector, como por ejemplo el “trabajo a reglamento”, los paros sorpresivos o por un tiempo indeterminado.

Los interrogantes iniciales que guiaron esta investigación fueron los siguientes: los trabajadores congregados en U.T.A. constituyen un grupo, con intereses, emociones, valores y normas que los hacen percibirse como diferentes a otros?, con una identidad que los distingue de otros?

Por otro lado, la Unión Tranviarios Automotor reconoce ésto, actúa conforme a la identidad de los trabajadores afiliados, los representa como un grupo con demandas, quejas y expectativas que le son propias?

Avanzando un paso más, las diferentes acciones impulsadas por el sindicato, corresponden a esa identidad, no sólo en su aspecto objetivo, sino también en el subjetivo?¹.

Más adelante detallaré el modo en que las tres nociones se interrelacionan. Sin embargo, conviene aclarar que los conceptos centrales son la “identidad” y la “representatividad”, mientras que la “acción colectiva” es un concepto-mediador entre los otros dos. Desde nuestra perspectiva, se trataría de una noción que nos permite dilucidar las conexiones existentes entre la identidad del grupo y la relación de representatividad que puede lograr el sindicato en cuestión; en otras palabras, nos permitirá llegar a conocer de qué tipo ² de representatividad estaríamos hablando en el período que va desde enero de 1987 y agosto de 1988. Este período estuvo signado por la alta conflictividad laboral y la casi permanente crisis económica y social.

Las relaciones que nos proponemos estudiar están situadas historicamente, como lo he explicado párrafos arriba, en un momento restringido de la historia nacional, ya que, de este modo nos fue posible indagar en ciertos tipos de acciones colectivas en particular y centrar a los informantes en situaciones concretas.

El trabajo de investigación que propongo se encuadra en la llamada Sociología Histórica. Los estudios que se inscriben en la estrategia elegida “enfatan la descripción de determinados momentos y lugares en su rica complejidad, y prestan atención a las orientaciones de los actores tanto como a los contextos institucionales y culturales en los cuales ellos actúan”³.

¹ Bunel, Jean y Angelico, Héctor. “La situación obrera en una empresa química. Estudio comparativo de tres fábricas” en Serie de Informes de Trabajo, N° 7, C.E.I.L., enero de 1989

² Tendré en cuenta tipologías como la elaborada por Ana María Catalano en “La crisis de representación de los sindicatos: del esencialismo de clase a la función comunicativa” en Justicia Social, año 7, N° 11/12, 1992

³ Theda Skocpol. “Estrategias recurrentes y nuevos temas en sociología histórica”, página 40

Considero que este tipo de abordaje, dentro de la sociología histórica es el más apropiado para este trabajo de tesis. Si bien la perspectiva histórica no es central en esta investigación, creo provechoso el planteo de la situación a partir de la cual los actores operaron, para entender respuestas, decisiones tomadas, preferencias o adhesiones a planteos generalizados. Todo lo anterior va, poco a poco, definiendo y perfilando identidades que, sí son el objetivo central de esta tesis.

Por otro lado, no descuidé el contexto institucional en el que se desarrollaron las relaciones laborales, ya que considero fundamental conocer la situación en la que se llevo a cabo el quehacer del trabajador.

El tipo de acercamiento que pretendemos realizar no está guiado ni por intenciones de prueba, ni de verificación de ninguna hipótesis. Se trata de un abordaje descriptivo. No guardamos ninguna pretensión de agotar todas las posibilidades de respuesta ⁴ y no descartamos el surgimiento de nuevas cuestiones.

El diseño de investigación será de tipo cualitativo por la misma naturaleza del problema que nos ocupa. Recapitulando, me interesa utilizar los tres conceptos-clave mencionados -identidad, representatividad y acción colectiva-, para abordar el estudio de las relaciones existentes entre un grupo de trabajadores y el sindicato, basándome en las posturas, en las opiniones de los actores, en cómo ellos percibieron sus relaciones.

Para llegar a una interpretación certera del proceso que me ocupa, dentro de esta estrategia cualitativa, me valdré de la información recolectada en entrevistas semi-estructuradas, las cuales me permiten alcanzar un alto grado de profundidad de los procesos de apropiación del significado y del contexto etnográfico de los entrevistados. Éstos transmiten su concepción del mundo “desde adentro”, a partir de sus vivencias particulares, dando cuenta del sentido mentado de sus acciones a partir de sus propios modos de comunicar.

Comenzamos, entonces, partiendo de un planteo de la situación en la que viven nuestros sujetos principales, conociendo el marco histórico y de trabajo.

⁴ Creemos que no es necesario aclarar que, debido a la extensión que normalmente adquieren este tipo de trabajos y a los medios de que disponemos, sería imposible encarar una investigación de esta naturaleza.

Al finalizar la primer parte de esta investigación, los lectores habrán dado un primer paso en el sumergimiento en este mundo particular y distinto que conforma el contexto de la definición de la identidad de este grupo.

A continuación, explicitaremos el abordaje teórico-metodológico en el que nos basaremos para la lectura de la realidad que nos proponemos estudiar. Una vez que hayamos realizado esta aproximación más bien especulativa, tendremos los elementos para evaluar con mayor profundidad las relaciones existentes entre los trabajadores y el sindicato que les corresponde.

Para evaluar de manera plausible, con mayores elementos, las vinculaciones que nos interesan, una perspectiva exclusivamente teórica acabaría por ser insuficiente, resultando imprescindible algún tipo de vinculación con la realidad concreta.

Para poder alcanzar los objetivos que nos proponemos, analizamos el material que las entrevistas nos facilitó desde una perspectiva específicamente cualitativa.

Así es cómo retomaremos los elementos de análisis del marco teórico conceptual para discutir con los datos recolectados.

A partir de estas breves palabras, creo que podemos entrar por completo en la investigación realizada.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

PARTE I: PLANTEO DE LA SITUACIÓN SUSTANTIVA



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

CAPITULO I: Abordaje del contexto histórico.

Como lo he anticipado en la introducción, esta tesis está situada históricamente en la etapa cubierta por el gobierno radical de Raúl Alfonsín, en especial en el período en el que estuvo en vigencia el llamado Plan Austral (desde junio de 1985 hasta agosto de 1988) .

Este plan generó una caída en el nivel de vida de los asalariados, quienes, con la C.G.T. como vocero, reclamaban al gobierno mayor equidad. Asimismo, el plan fue bien visto en tanto se lo concebía como un intento de frenar la inflación.

En enero de 1987 se produjo una reformulación del Plan Austral (conocida como “Australito”) que consistió, primordialmente, en reproducir los elementos básicos del programa que tuvieron éxito inicialmente.

En la presente investigación nos centraremos en el período de vigencia del “Australito”, es decir desde enero de 1987 hasta agosto de 1988.

Mas allá de las determinaciones históricas correspondientes, es necesario que nos situemos en el contexto en el cual los actores sociales sujetos de esta tesis, desplegaron una serie de acciones que, a nuestro parecer, contribuyeron a la conformación o transformación (nunca definitiva) de su identidad como grupo social diferenciado.

Nos interesa el contexto en el que actuaron los trabajadores y los sindicatos porque nos ocupa su identidad y no creemos, como lo plantearemos en Capítulo III, que ésta se conforme a partir del aislamiento o la reclusión en el lugar de trabajo sino, por el contrario, lo hace a partir de las interrelaciones de los miembros del grupo entre ellos, con la patronal, con los delegados y con la situación general en la cual vive.

Esto se potencia si tenemos en cuenta que los choferes de transporte colectivo de pasajeros no desarrollan su tarea en un lugar cerrado, como una fábrica, sino que están en contacto permanente con “el afuera”.

Considero necesario “conocer el tiempo”⁵, las condiciones en que fueron tomadas las decisiones que afecten al sector, los actores que las tomaron y las consecuencias que tuvieron.

En este período de la historia nacional, los sindicatos cumplieron un rol fundamental, ya que ellos, en cierta forma, participaron del proceso de regulación social. Un aspecto a tener en cuenta es que la C.G.T. devenía progresivamente en oposición, es decir, se convertía en el eje de la discrepancia con respecto a la política económica oficial ⁶.

En el marco de este antagonismo entre el gobierno y la C.G.T., la figura que predomina es la del dirigente Saúl Ubaldini.

En realidad, la alta conflictividad social se dejó ver durante todo el período del gobierno democrático de Alfonsín, sobre todo, en los primeros años.

Creemos que los siguientes datos pueden ilustrar bien la época. Según una investigación hecha por el *Centro de Estudios para la Nueva Mayoría*, “el balance anual de los conflictos - protestas registradas entre el 1 de septiembre de 1986 y el 31 de agosto de 1987- muestra que hubo un total de 706 medidas de fuerza “.⁷

En el mismo artículo periodístico, se dice que el 6 por ciento de las medidas fueron llevadas a cabo por el sector de autotransporte. Y agrega que “luego de destacar el crecimiento *constante y permanente* de los pleitos laborales, es previsible el incremento de las protestas, así como la creciente sindicalización de sectores que, tradicionalmente no han participado de estas actividades”⁸.

⁵ Gallart, María Antonia, Vasilachis de Gialdino, I. y Forni, Floreal. Métodos cualitativos II, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1992, página 120

⁶ Cordone, Héctor y Forni, Pablo “ Las huelgas generales durante la última década” en Boletín C.E.I.L., Año XIV, N° XX, 1991, página 6

⁷ “80 paros en agosto, 706 en un año”, Somos, 23 de septiembre de 1987, página 22

⁸ Idem.

Los autores Héctor Cordone y Pablo Forni ⁹ señalan que, mientras la C.G.T. veía a las huelgas como instrumentos para forzar una más justa distribución de los ingresos, el gobierno las analizaba como medidas que desestabilizaban a una administración que transitaba en una débil transición democrática.

Pero ya es tiempo de adentrarnos en la época en cuestión. El politólogo Marcelo Acuña en su libro “Alfonsín y el poder económico” ¹⁰ comenta que a sólo 26 días de iniciado el año 1987, se realiza la 8° huelga que se lleva a cabo en este gobierno.

El secretario de prensa de U.T.A., Mario Calegari, anuncia que el sindicato va a adherir a esta medida de fuerza, por lo tanto, los servicios de corta, media y larga distancia no se cumplen. Los diarios ¹¹ de la época señalan que la merma en el transporte automotor era visible y que la adhesión había sido amplia no sólo en Capital Federal y Gran Buenos Aires, sino también el interior del país.

El secretario general de la U.T.A., Juan Manuel Palacios, anuncia el día jueves 29 de enero que, en la jornada de plenario de delegados, se ha decidido comenzar con jornadas de “trabajo a reglamento” ¹² por tiempo indeterminado, en reclamo de mejoras en los viáticos percibidos por los choferes de larga distancia. La medida de fuerza es levantada sin demasiados logros por parte del sindicalismo.

Así llegamos a fines de febrero, la U.T.A. convoca nuevamente a una “jornada de trabajo a reglamento” en demanda de un aumento de los salarios del orden del 20 por ciento, para compensar el rebrote inflacionario de julio de 1986, y “condiciones dignas de trabajo”, con lo cual entienden la

⁹ Cardone, Héctor y Forni, Pablo, Up supra, página 8

¹⁰ Acuña, Marcelo. “Alfonsín y el poder económico. Los fracasos de la concertación y los pactos corporativos entre 1983 y 1989”. Editorial Corregidor, Buenos Aires, 1995, página 203

¹¹ “Nuevo aumento del transporte”, Clarín, 26 de enero de 1987. Sección Política, página 5

¹² El “trabajo a reglamento” consiste en respetar estrictamente el régimen de francos, la duración de la jornada laboral, arrimar a las veredas para que asciendan y desciendan los pasajeros, no reanudar la marcha hasta cobrar todos los boletos y, sobre todo, el respeto de las velocidades máximas (40 km. por hora) tal como lo indica el Código de Tránsito vigente.

implementación de un sistema de guardas permanentes para que el chofer atienda unicamente el tránsito.

El mismo día, el gobierno nacional informa de un aumento de la nafta del orden del 15 por ciento, lo cual provoca una suba en las tarifas de autotransporte que va desde 1 al 5 por ciento.

El diario Clarín publica un diagrama acerca del aumento de tarifas:

<i>Sección</i>	<i>Tarifas de autotransporte</i>		
	<i>Anterior</i>	<i>Desde 26-2</i>	<i>% del aumento</i>
<i>Capital Federal</i>			
0-6 Km.	0.18	0.18	-
6-12 Km.	0.20	0.21	4.8
+ de 12 Km.	0.27	0.28	3.6
<i>Suburbano</i>			
0-6 Km.	0.18	0.18	-
6-12 Km.	0.29	0.30	3.3
12-18 Km.	0.38	0.39	2.6
18-27 Km.	0.46	0.47	2.1
27-36 Km.	0.50	0.51	2
+ de 36 Km.	0.54	0.55	0.18

El día 2 de marzo, los trabajadores adheridos a U.T.A. amenazan nuevamente con retomar el "trabajo a reglamento". El motivo de la medida de fuerza fue el mismo que el reclamo anterior: aumentos salariales del 20 por ciento, reducción de la jornada laboral y la demanda de implementación de un sistema de guardas permanentes.

Estas jornadas de reclamos se cumplen los días jueves 5 y viernes 6 de marzo de 1987. La misma situación se repite a nivel nacional los días miércoles 11, jueves 12 y viernes 13.

La cuestión empeoraba porque los trabajadores presionaban con un paro por tiempo indeterminado, los empresarios con suspender el servicio y el gobierno amenaza con declarar ilegal la medida de fuerza de la U.T.A.. Mientras tanto, se registraban cotidianamente ataques a micros conducidos, en su mayoría por la patronal.